

Moins rapides donc moins bruyants

Sur la base d'une étude, le collectif sarthois de riverains réclame une réduction de la vitesse.

Entre les associations de défense des riverains subissant les nuisances des LGV, les lignes à grande vitesse (1), la solidarité et l'union prévalent. Faute de réponse concrète de l'État et du ministère des transports – à qui il était demandé une expertise sur les conséquences d'une réduction de la vitesse des trains – le Comité TGV réaction citoyenne a pris les devants.

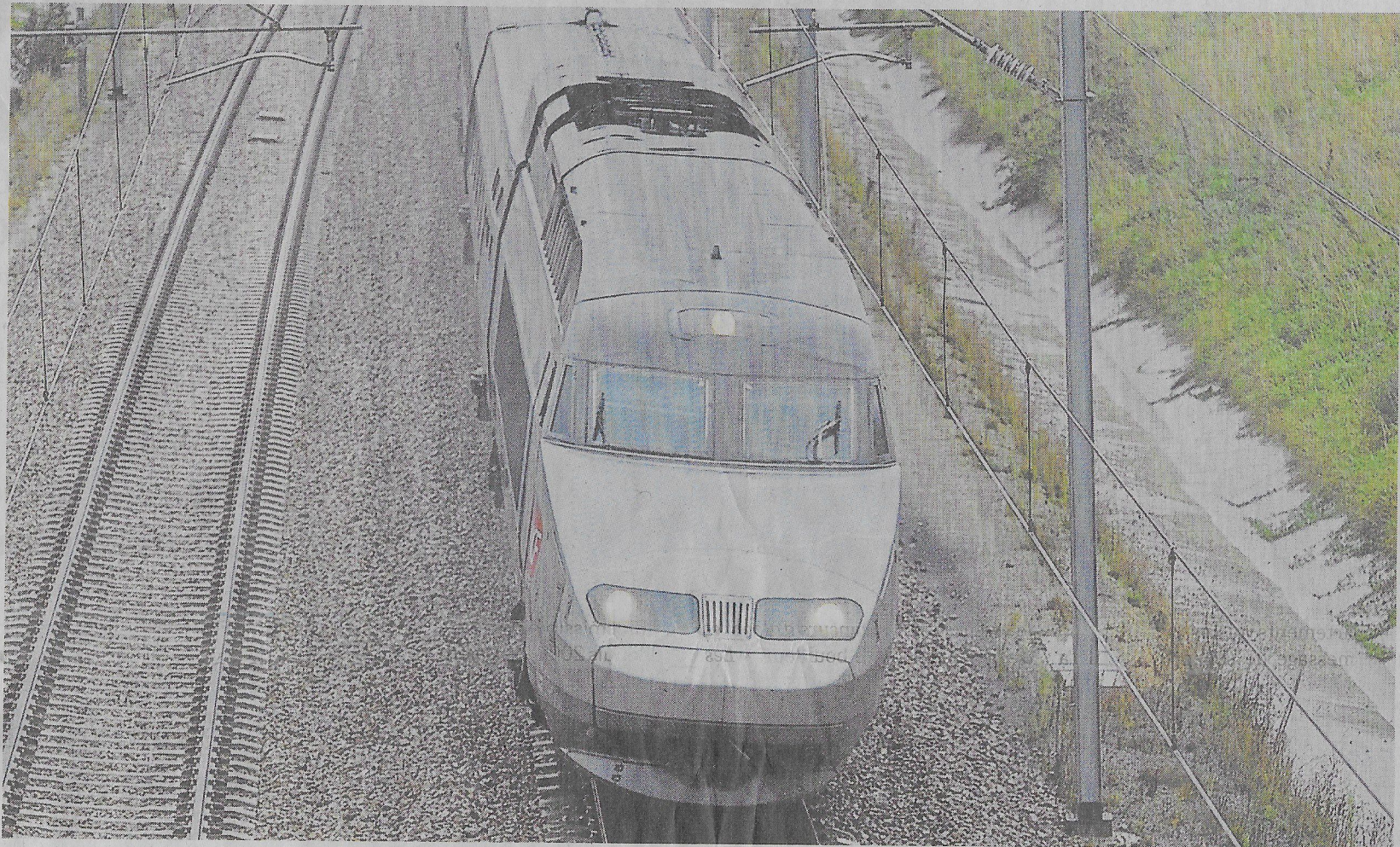
L'appui de sénateurs sarthois

Ce collectif regroupe l'ensemble des associations de riverains impactés par la LGV sur l'axe Paris-Bordeaux. Il a commandé lui-même une étude mettant en exergue les bienfaits d'une adaptation de la vitesse des trains limitée à 250 km/h au lieu de 300 km/h. Cette vitesse correspond à la valeur plafond en vigueur dans d'autres pays comme l'Allemagne. Le sujet a été porté devant le Sénat le 20 février 2020 avec le concours de plusieurs sénateurs dont deux Sarthois : Louis-Jean de Nicolaÿ et Jean-Pierre Vogel.

« Un appel au bon sens pour répondre aux enjeux environnementaux »

LAURE ARTRU

Présidente du collectif de riverains sarthois



Sur un trajet de deux heures, la perte de temps n'excéderait pas 6 et 8 minutes.

Les conclusions du rapport font apparaître tout un panel de bénéfices en matière d'émissions sonores et vibratoires. Mais pas uniquement, puisque les dépenses énergétiques (électriques), matérielles et ainsi financières en seraient par la même occasion réduites.

Les « valeurs pics » du bruit de déplacement des trains se verraient d'une part, diminuer en moyenne de 3 décibels, indique l'association dans son communiqué.

Mais une limitation de la vitesse à 250 km/h serait en outre profitable pour l'environnement : réduction de la consommation d'énergie électrique, allongement de la durée de vie des infrastructures ferroviaires et du matériel roulant (carénages...). Ce qui représenterait autant d'économies financières : 36,9 M€ par an précisément selon le rapport, en cas de généralisation de l'abaissement de la vitesse à l'ensemble du réseau français.

Mais quel en serait le corollaire sur les temps de trajets et les horaires des trains ? Selon l'étude, sur un tra-

jet de deux heures, la perte de temps n'excéderait pas 6 et 8 minutes.

Une vitesse limitée à 250 km/h sur tout le réseau ferroviaire ?

Reste à déterminer la légitimité de cette étude. « Peut-être qu'elle est contestable dans les chiffres avancés. Mais alors que l'État la conteste en menant une contre-expertise », lance Laure Artru, présidente du CRI 72, l'association de défense des riverains de la Sarthe impactés par les nuisances de la LGV Bretagne Pays de la Loire.

« Nous sommes en collaboration permanente avec les collectifs des autres territoires touchés. Et l'idée est de faire appel au bon sens pour répondre aux enjeux écologiques. L'objectif est d'aboutir à une uniformisation de la vitesse maximale autorisée partout en France. »

“ Ce serait déjà une petite victoire ”

La cause environnementale comme levier complémentaire pour défendre les intérêts des victimes des

lignes ferroviaires à grande vitesse. « En Sarthe, nous sommes plus encore concernés par la question de la vitesse car notre territoire est plat et les trains roulent pratiquement toujours au-delà de 300 km/h », assure Laure Artru.

Mais diminuer la vitesse des trains

ne saurait bien entendu suffire à gommer définitivement les désagréments pour les riverains. « Ce serait déjà une petite victoire, une nouvelle étape de franchise », juge Laure Artru.

Alexis BABIN

(1) Mise en service en 2017, la LGV Bretagne-Pays de la Loire, prolonge la branche ouest de la LGV Atlantique vers Rennes et Nantes. A ses 182 km, s'ajoutent 32 km de raccordements. Elle a été conçue pour mieux relier la Bretagne et des Pays de la Loire avec Paris.

Des actions menées plus localement

En marge de ces grandes manœuvres déployées à l'échelle de tout le grand ouest, le CRI 72 continue de son côté, de mener ses actions en faveur des habitants sarthois minés par les désagréments de la LGV.

Un courrier sans réponse

Un nouveau courrier a été envoyé au préfet de la Sarthe Patrick Dallennes ces derniers jours.

« La réduction de la vitesse reste à nos yeux la solution la plus simple à mettre en œuvre pour réduire les nuisances sonores : elle est efficace, écologique, économique à la fois pour la

SNCF et les contribuables, avec une mise en œuvre immédiate sans coût, et un temps de trajet en adéquation avec le but recherché. »

« Nous contestons fermement les propositions de l'État visant à racheter les maisons des riverains les plus impactés plutôt que de trouver des solutions pour limiter les nuisances, soutient la présidente. Nous n'avons toujours pas de réponses, trois mois après la réunion qui s'était tenue en préfecture le 29 septembre, en présence de représentants de la Dreal (Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement). »



Laure Artru défend la cause des riverains.

PHOTO: ARCHIVES LE MAINE LIBRE

TROIS ANS ET DEMI DE COMBAT



À SAVOIR

157 dossiers d'indemnisations au tribunal administratif

Sur le plan judiciaire, le CRI peut se réjouir en revanche d'avancées concrètes. 157 dossiers d'indemnisation de riverains sarthois ont été présentés au tribunal administratif de Nantes, au titre des préjudices subis en raison de la dépréciation de leur habitation depuis l'installation de la LGV.

« Chacun de ces logements a fait l'objet d'une double expertise, explique Laure Artru. La valeur de ces maisons a chuté de 25 à 40 % selon les cas. Nous demandons donc en moyenne une indemnisation d'un quart du prix de chaque habitation. » Le traitement des dossiers va réclamer « entre 12 et 18 mois ».